Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

WARSZAWA — KATOWICE — LWÓW — POZNAŃ — KRAKÓW — WILNO

NR. 5 MAJ 1933 r. ROK 5



ZAWODOWY

Organ Związku Zaw. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)

Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 — TELEFON 11-16

NR. 5 MAJ 1933 r. ROK 5

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303944

Technika a kryzys

Charakterystyczną cechą przeżywanych przez nas czasów jest fakt niesłychanego rozwoju techniki, który częstokroć przekracza aktualne potrzeby. Dowodzi to jednak, że nietyle rozwój techniki jest nadmierny, ile niewłaściwe są stosunki społeczne, w których ramach technika dławi się, co powoduje niewykorzystanie zdobyczy technicznych i jest jednym z powodów obecnego kryzysu kapitalizmu. Zdaniem ruchu robotniczego dzisiejszy rozwój techniki nie da się już pogodzić z ustrojem kapitalistycznym. Prawda ta dotyczy nietylko zagadnień produkcji, ale i transportu. Dotyczy również automobilizmu. Swego czasu znakomity niemiecki wynalazca Robert Bosch rzucił hasło „każdemu jego auto!" — rozumiał przez to, że przemysł samochodowy zastosować się musi do wszelkich, chociażby najrozmaitszych potrzeb i pragnień.

Obecnie widzimy, że hasło Roberta Boscha urzeczywistnia się. Przemysł samochodowy rozwinął się do tego stopnia, że zaspokoić może najbardziej nawet wyszukane potrzeby. Dowodem tego są coroczne wystawy samochodowe we wszystkich krajach, będące świadectwem niezwykłego rozwoju techniki samochodowej. Obecnie pragniemy podzielić się z czytelnikami z pewnemi uwagami na marginesie tegorocznej wystawy samochodowej w Berlinie.

Samochód parowy. Należy stwierdzić, że ten nadzwyczajny rozwój techniki samochodowej nikogo już nie dziwi. Wprost przeciwnie. Ludzie często chcieliby się dowiedzieć, że najbardziej nawet fantastyczne pomysły zostały już zrealizowane. Od pewnego czasu wiele się mówi i pisze na temat samochodów parowych, które posiadają te zalety, że motor ich jest prostszy. Mówi się o zastosowaniu specjalnego typu motorów parowych nawet do komunikacji osobowej. Trwają w istocie próby motorów z kotłami wysokiego napięcia, ogrzewanemi przez motory spalinowe. W Anglji krąży nawet pewna ilość wozów ciężarowych o motorach parowych mocno jeszcze niemowlęcych, gdyż niedostatecznie przystosowanych do wymagań automobilizmu. Pod tym względem wystawa berlińska nic nowego nie wniosła.

O nowy typ karoserji. Natomiast ostatnie wystawy dały wiele nowego pod względem typu karoserji. Mamy wyraźne przejście do linji płynnych, jakkolwiek typu wyraźnego jeszcze niema. Zresztą będzie on miał w Europie znaczenie tylko wtedy, gdy będą inne drogi, pozwalające rozwijać wielką szybkość. Wtedy przezwyciężenie oporu powietrza przez odpowiednią budowę karoserji będzie miało wielkie znaczenie.

Niemniej jednak i na wystawie berlińskiej widać było dążność do innej linji w budowie karoserji, unikania zarówno kantów jak i ostrych brzegów i zastępowania ich miękkością przejść. Tego rodzaju linje widać było na modelach Adlera, Mercedes-Benz, Auto-Union. Prócz tego wiele uwagi zwraca się na różne udogodnienia naprzykład wygodniejszy typ siedzeń.

Napęd na przednie koła i swobodne zawieszenie osi. Jeszcze do niedawna były to ciekawostki techniczne, o których mówiono z nieufnością. Dziś stał się rzeczą zwykłą. Zresztą trzeba przyznać, że są to rzeczy nieco przereklamowane. Wciąż jeszcze pospolite typy samochodów mają zwykłe osie. Pod tym względem przemysł niemiecki idzie w kierunku potanienia produkcji oraz szeregu udogodnień w budowie karburatora, ulepszeń opon. Tak więc pokazano na wystawie jednolitrową limuzynę „Opel" na cztery siedzenia, która kosztuje poniżej 2-ch tysięcy mk. Również pospolity w Niemczech wóz Citroëna montowany w Niemczech, należy do takich „standardowych" wozów współczesnych. Istnieje typ częściowy z przedniemi kołami o swobodnem zawieszeniu i tylnemi o osiach stałych, albo odwrotnie. Pierwsze niemieckie wozy serjowe o napięciu na przednie koła były witane z pewną nieufnością. Obawiano się silnego przerzucenia masy naprzód przy gwałtownem zahamowaniu. Praktyka okazała, że obawy te były płonne. Dodajmy jeszcze postęp w dziedzinie chłodzenia powietrzem co powoduje większą prostotę i przyczynia się do lekkości motoru. Zresztą stosuje się to częściej w samochodach ciężarowych.

Różnorodność typów. Rozmaitość w istocie zadziwiająca. Pokazano około 50 typów wozów poniżej dwuch litrów pojemności. Pokazano małe wozy

Do P. T. Kolegów i Sympatyków naszego pisma!

Celem zainteresowania szerszego ogółu automobilistów naszym organem „AUTOMOBILISTA ZAWODOWY" upraszamy wszystkich o łaskawe zjednanie nam abonentów, a szczególnie z branży samochodowej.

Abonament roczny Zł 5,— zaś półroczny 3,— Zł.

od 200 cm., a jednocześnie jakby dla kontrastu dwunastocylindrowy Maybach o 200 koniach mechanicznych i płynnych linjach karoserji. Firma Rohr na podstawie licencji Tatry pokazała mały „typ 4“, chłodzony powietrzem, 1,2 litra, 4 cylindry, 20 K. M. 760 kg. wagi, do 59 km. na godzinę.

Tanie wozy. Dzisiejszy rozwój produkcji tanich wozów przybiera nader pomyślne formy. Robi się próby w budowie nietylko motorów tanich do nabycia, ale przedewszystkiem tanich w użyciu, trudniej się zużywających, mających dłuższy okres życia, wymagających tańszych i rzadszych reparatur. Pod tym względem wystawa berlińska pokazała postęp.

Wozy ciężarowe. Pod tym względem widzimy rozmaitość wprost niewiarogodną: od malutkich 3 - kołowych wozów dla drobnego przewozu do ogromnych ciężarówek 3-osiowych, samochodów na szyny, pociągów samochodowych itp. Wielkie ciężarówki są coraz pakowniejsze. Nowe zmiany w dziedzinie budowy motoru, osi, chłodzenia powietrzem zostały w pełni wykorzystane. Tak więc Krupp wystawił 2 i pół tonową ciężarówkę, Phaenomen-Granit — 1 i pół tonową o motorze chłodzonem powietrzem. Lekkie motory Diesla do półwielkiej liczbie cylindrów i małej pojemności każciężarówek, ciężarówek i omnibusów są już wysoce udoskonalone i świetnie pracują. Trudność częstego wstrzykiwania małych ilości paliwa i gruntownego spalania została już rozstrzygnięta. Wszystkie bardziej znane niemieckie firmy: Büssing, Daimler-Benz, Krupp, M. A. N., Vormag puszczają masowo tego rodzaju motory.

Samochody najmniejsze. Pod tym względem zapanowała teraz w Niemczech wielka moda. Chodzi tu o swobodę podatkową oraz pod względem prawa jazdy, przysługującą w stosunku do wozów najmniejszych. W szczególności modne są trzykołowe: 2 przednie koła i 1 tylne. Czasem napęd jest na tylne koło, czasem na oba przednie.

Z tego przeglądu widzimy, że przemysł samochodowy, jeśli chodzi o technikę, zrobił swoje. Jest gotów zaspokoić wszystkie potrzeby, ale potrzeby te maleją coraz bardziej. Przyczyna tego jest jasna. Technika stara się dać ludziom wozy jaknajtańsze, a jednak koszty stałe w postaci ciężarów podatkowych i ubezpieczeniowych są wciąż wysokie i tamują rozwój ruchu samochodowego, współdziałając z niszczącem działaniem kryzysu. To też nastręcza się mimo woli pytanie, czy cały ten rozwój nie idzie na marne, czy można go będzie wykorzystać ku pożytkowi ogółu. Naszem zdaniem odpowiedzieć na to pytanie twierdząco, ale zastrzec się, że wymaga to całkowitej zmiany stosunków społecznych.

Międzynarodowe postulaty szoferów

W ostatnim numerze biuletynu Międzynarodówki Transportowej ITF. znajdujemy obszerny artykuł, dotyczący postulatów, jakie uzupełnić ma międzynarodowy program kierowców samochodowych. Podajemy niektóre problemy, poruszone w tym artykule.

PERJODYCZNE BADANIA LEKARSKIE.

W większości krajów przed udzieleniem prawa jazdy wymagane jest badanie lekarskie, które ma na celu nie dopuścić do zawodu szoferskiego jednostki, które nie nadają się pod względem fizycznym. Z drugiej strony nie można zaprzeczyć, że na skutek długoletniego pełnienia obowiązków kierowcy, następuje pewne osłabienie fizyczne, które utrudnia kierowanie samochodem. Tak więc następuje osłabienie siły wzrokowej, cierpienia nerwowe itp. To też w kołach medycznych propaguje się obecnie w różnych krajach myśl o wprowadzeniu okresowycc hbadań zdolności fizycznej.

Jaki winien być stosunek ogółu szoferskiego do tego problemu? Szoferzy wszelkiemi środkami popierają różne sposoby zwiększenia bezpieczeństwa ruchu samochodowego. Z punktu widzenia tego właśnie bezpieczeństwa możnaby ów postulat uzasadnić. Jednak mielibyśmy wynik często bardzo niesprawiedliwy i krzywdzący. Oto szofer po, powiedzmy, dwudziestoletniej ciężkiej pracy w zawodzie, która zrujnowała mu organizm, znalazłby się bez środków utrzymania. Dlatego postulat ten moglibyśmy rozpatrywać tylko w związku z innem: z ubezpieczeniem od nizdolności do pracy. Gdyby każdy szofer, który na skutek długoletniej pracy w zawodzie nabawił się jakiegoś cierpienia, otrzymywał starczące na utrzymanie renty, możnaby zgodzić się na stosowanie okresowych badań lekarskich.

PERJODYCZNE BADANIE SAMOCHODÓW.

Nie ulega wątpliwości, że dłuższe używanie samochodów ma za swój skutek takie zużycie i uszkodzenie poszczególnych części, że samochód staje się niebezpieczny i może być przyczyną wypadku. W związku z tem powstaje problem stosowania co pewien czas badania technicznego samochodu Międzynarodówka problemem tym zajmowała się ale go ostatecznie nie rozstrzygnęła. W Austrji już od maja 1930 obowiązuje przepis, w myśl którego wszystkie ciężarówki oraz wozy do zarobkowego przewozu osób podlegają co rok, a inne samochody co 3 lata oględzinom specjalnej komisji. Towarzysze austriaccy sa jaknajlepszego mniemania co do wyników tych oględzin. W każdymbądź razie problem z punktu widzenia szoferskiego nie jest jeszcze rozstrzygniety i wciąż jest przedmiotem dyskusji.

WSPÓŁODPOWIEDZIALNOŚĆ WŁAŚCICIELA.

W większości krajów niema określonej szybkości maksymalnej na drogach ulicznych. Ustawy przepisują tylko, by szofer jechał tak, aby w każdym momencie panował nad samochodem. Na ogół szoferzy stosują się do tych przepisów. Nie ulega jednak wątpliwości, że rozwój techniczny pozwala dziś na rozwijanie takiej szybkości, która być

może przyczyną ciężkich wypadków. Niezależnie od tego właściciele samochodów stawiają często nadmierne wymagania w stosunku do szoferów. Ze względów polotu za sensacją, czy za fałszywym rekordem zmuszają szofera częstokroć do nadmiernej szybkości. Szofer w dzisiejszych ciężkich czasach nie ośmiela się odmówić. Wynikiem tego jest częstokroć wypadek i odpowiedzialność. Podobnie pracodawcy często zmuszają szofera do nadmiernego przeładowania ciężarówek i znów szofer boi się odmówić i jest narażony na odpowiedzialność. Prócz tego jest wiele innych wypadków, gdy szofer przekraczać musi przepisy, nie chcąc zrażać sobie pracodawcę. W tych warunkach nic niema sprawiedliwszego, jak postulat współodpowiedzialności pracodawców, będących właściwymi winowajcami przekroczenia przepisów.

OCHRONA OD NAPADÓW RABUNKOWYCH.

Kryzys i nędza są przyczyną wzrostu przestępczości. W związku z tem coraz częstsze stają się wypadki, gdy szofer staje się ofiarą napadu rabunkowego, a przytem nie ma możności bronić się ani zabezpieczyć, nie mogąc z różnych powodów odmówić pasażerowi jazdy. Przytem na pierwszy rzut oka trudno ocenić pasażera i przewidzieć, co to za jeden. W tych warunkach postulat specjalnej ochrony życia i zdrowia szofera staje się bardzo aktualny.

Te problemy międzynarodowa organizacja szoferów przedkłada jako materjał do dyskusji dla ogółu kierowców we wszystkich krajach.

Wyzyskiwacze piszą o swych planach

Co mają do powiedzenia panowie kapitaliści wobec bankructwa ich gospodarki?

Na to pytanie odpowiedzieć może ogłoszony niedawno program „Lewjatana".

Program ten jest w istocie genjalnie prosty. Kapitaliści wołają: darujcie nam, choćby częściowo, zaległe podatki, dajcie nam ułatwienia kredytowe i odbierzcie robotnikom szereg zdobyczy!

Solą w oku „Lewjatana" są ubezpieczenia społeczne. Jego zdaniem „obciążenie społeczne" jest za wielkie. Ci, co korzystają ze świadczeń ubezpieczenowych, mają się zadowolić nędzarską egzystencją.

Ten program jest odpowiedzią na coraz większe oburzenie w społeczeństwie w związku z polityką karteli, które utrzymują wysokie ceny.

W związku z atakiem na „sztywne" ceny kartelowe, kapitaliści wystąpili ze swej strony z uderzeniem w „sztywne" podatki, „sztywne" taryfy kolejowe, „sztywne" składki ubezpieczeniowe.

Program kapitalistów zdradza ich zamiary: kosztem ostatecznej nędzy mas pracujących ratować pragną swe bankrutujące interesy.

Źródła mocy

Powodzenie każdego przedsiębiorstwa zależy od ilości celowo zużytej dzielności. Przyjrzyjmy się działalności kupca. Cały on, a często i jego rodzina, pochłonięty jest sprawami swego sklepu. Nietylko w dzień, lecz nieraz i w bezsenne noce myśli nad sposobami przyciągnięcia do swego handlu klientów, nad środkami pomnożenia swojego majątku.

Spółdzielnia również musi mieć na swoje usługi pewną ilość energji ludzkiej, aby nietylko przeciwstawić się zamysłom sąsiada-kupca, ale zwycięsko rozwijać swoją gospodarkę, zwiększać ilość sklepów, zakładać wytwórnie, ba, opanować gospodarkę całej miejscowości!

Jakże wielka ilość energji ludzkiej dla tego celu jest potrzebna. Lecz kto ma ją dostarczyć?

Oczywiście, przedewszystkiem personel sklepowy. On ma tak rozumnie i świadomie swych zadań pracować, aby uczciwością, chęcią jak najlepszego obsłużenia klientów przezwyciężyć spryt sklepikarza. Ale tego jeszcze mało. Sklepowemu przychodzi z pomocą zarząd. On również w dążeniu do rozwoju spółdzielni zbiera fundusze, dociera do najlepszych źródeł zakupu towaru, ustala ceny sprawiedliwe itp. W sukurs zarządowi przychodzi rada nadzorcza. Ona na posiedzeniach plenarnych, na posiedzeniach swoich komisyj również pewną ilość energji poświęca dla dobra Spółdzielni.

Najwięcej jednak dobrego dla spółdzielni mogą zrobić sami członkowie. Jest ich masa. Gdyby każdy uznał sklep spółdzielczy za swój własny, kupował w nim stale i namawiał do tego innych, a zwracał przytem uwagę na wszystko to, co należałoby w spółdzielni poprawić lub zmienić — jaka olbrzymia ilość energji służyłaby rozwojowi spółdzielni.

Pomyślmy teraz. Energji, (czyli dzielności) — choćby nadzwyczajnej, kupca i jego rodziny spółdzielnie mogą przeciwstawić stokroć większą ilość energji dziesiątków, setek ludzi, których interesem materjalnym i celem duchowym jest potęga ruchu spółdzielczego.

W tem kryje się tajemnica powodzenia jednych spółdzielni i niepowodzenia innych. Jeżeli gdzie są nadużycia, straty, małe obroty — tam napewno mało osób, albo nikt nie troszczy się o spółdzielnię, nie czuje do niej przywiązania, nie ma w sobie ducha spółdzielczego.

Warto nad tem zagadnieniem zastanowić się samemu i wraz z innymi na zebraniach i posiedzeniach.

J. D-ko.



Reflekcje jubileuszowe

W kwietniu obchodzi organizacja Zw. Zaw. Szoferów w Krakowie jubileusz 20-lecia swego istnienia. 20 lat to ogrom, olbrzymi szmat czasu. 20 lat temu garstka kierowców rzuciła na terenie Krakowa myśl utworzenia organizacji zawodowej kierowców, którą też zrealizowała. Reskryptem dyrekcji policji w Krakowie z dnia 13. 4. 1913 r. organizacja została zarejestrowana. Chcąc dzisiaj sprawiedliwie, jak należy ocenić i zrozumieć, czem było stworzenie w owym czasie organizacji zawodowej kierowców, która członków swych posiadała tyle, że można było ich policzyć na palcach, ten musi się cofnąć o całe 20 lat wstecz.

Automobilizm w Europie znajdował się wówczas w stadjum ząbkowania. Nieliczni tylko szczęśliwcy mogli sobie pozwolić na nabycie tego cennego wehikułu, ale nieliczna była produkcja. Stanowiska kierowców obsadzane były u nas wyłącznie przez cudzoziemców, ściśle mówiąc, przez obcokrajowców. Ponieważ nieliczne wówczas fabryki samochodów znajdowały się poza terytorjum dawnej Galicji, siłą faktu więc Polacy jąko pracownicy automobilowi stanowili nieliczną tylko garstkę. A trzeba podkreślić, że jako pracownicy i kierowcy pod względem zdolności nie tylko dorównywali swoim kolegom cudzozmiecom, ale niejednokrotnie ich przewyższali i potrafili sobie zaskarbić zaufanie posiadaczy samochodów. Sytuacja dla kierowcy-Polaka była też wówczas wyjątkowa. Stanwisko z trudnością mógł Polak zdobyć, a to z powodów następujących: Fabryki kupującemu samochód dostarczały równocześnie wyszkolonego u siebie kierowcę, którym rzadko był Polak. Dzisiaj innemi oczyma patrzymy na te rzeczy. Dzisiaj armja kierowców i pracowników samochodowych w całej R. P. powoduje, że inaczej ta cała kwestja wygląda i innego nabiera znaczenia. Jeśli głębiej się nad tem zastanowimy, dojdziemy do przekonania, że założyciele umieli myślowo sięgnąć daleko w przyszłość, posiadali głęboki zmysł odczucia społecznego, musieli zdawać sobie sprawę, że grupując dookoła garstkę ludzi oddanej sprawie tworzenia organizacji zawodowej, liczyli się z tem, że to grono powiększy się z chwilą rozwoju automobilizmu. Oni to pierwsi położyli kamień węgielny pod gmach organizacyjny. Dzisiaj kilkadziesiąt oddziałów Zw. Zaw. Autom., Rz. P. z Centralą w Warszawie stoją na straży interesów tysięcznej rzeszy kierowców i pracowników samochodowych Rz. P.

Organizacja krakowska przechodziła różne koleje. Kilkuletnia wojna spowodowała częściowo przerwę w organizacji, a w Niepodległej już Polsce dzięki zrozumieniu i przy poparciu ludzi dobrej woli tę przerwę wojenną nadrobiono, posiadając jako członków prawie wszystkich kierowców na terenie Krakowa. Nie zawsze praca spotykała się z poparciem Kolegów, ale zawsze kierowano się dobrą wolą, chcąc postąpić naprzód. Władze związkowe starają się, aby wszyscy pracujący w zawodzie samochodowym, znaleźli się w naszej zawodowej organizacji, która jest godną i jedyną do tego powołaną, aby nas reprezentwać.

Wskutek szalejącego kryzysu w zawodzie naszym bezrobocie przybrało katastrofalne rozmiary. Mimo różnych ciosów jej zadanych, mimo sceptycznych zapatrywań niektórych naszych kolegów, organizacja i jej władze trwają na swym posterunku, pracując intenzywnie na przekór tym wszystkim, którzy w nią nie wierzą i na jej szkodę działają. Z żalem naprawdę stwierdzić musimy, że nie wszyscy starają się zrozumieć, że organizacja jest tą silną fortecą w walce i ogniskiem, gdzie tętni braterskie życie w chwilach wypoczynku. Nie wszyscy w pracy tej są pomocni, a przecież ona wychowuje swych członków i uświadamia stwarzając z nich wartościowe jednostki społeczne. I dziś po 20 latach w roku jubileuszowym możemy powiedzieć sobie z dumą, że statek nasz nietylko przetrwał burzę, ale szybuje naprzód powoli ale konsekwentnie i zgodnością. Dzisiaj jesteśmy częścią potężnej organizacji ZZT. Jubileusz obchodzimy nader w ciężkiej dla nas chwili. Ale zdając sobie sprawę, że przed nami leży ogrom pracy, którą wykonać mamy, musimy mieć swoich reprezentantów wszędzie, gdzie decydowane są kwestje nas dotyczących i starać się o załatwienie tych postulatów, które są dla nas żywotne.

Dziś w tej uroczystej chwili musimy wyrazić naszą niezłomną wolę nieustawania w tej pracy choćby miała być najtrudniejszą i wzywamy wszystkich kolegów, aby w pracy tej nie pozostali w tyle.

W kwestjach, dotyczących naszego zawodu winni decydować nasi przedstawiciele i dążyć będziemy do tego, by głos ten przez czynniki rządowe był brany pod uwagę.

Od nas samych, od siły naszej organizacji zwycięstwo wszystkich postulatów naszych zależy.

Michał Gdański, Kraków.

„Przestańcie się bawić"!

W odpowiedzi na zamieszczony list w numerze 4-tym p. t. „List Właściciela Taksówki", w którym autor porusza sprawę tak bardzo ważną, jak organizowanie się wszystkich Właścicieli taksówek całej Rz. P., jest poniekąd głosem „wołającego na Puszczy" w stosunku do naszych braci szoferów właścicieli taksówek, gdyż jak dotychczas okazują małą potrzebę organizowania się w jednej solidnej organizacji, która by godnie i skutecznie dla dobra swych członków pracowała. Zwyczajnie odczuwają potrzebę organizacji taksówkarze wówczas, gdy n. p. mają zaległości podatkowe jak Państwowy Fundusz Drogowy i t. p. płatności i stąd wypływające kłopoty z zarejestrowaniem samochodu. Gdy stoją przed faktem obniżki taryfy itp. sprawy, które stawiają taksówkarze w nader przykrym położeniu, które zagrażają ich egzystencji „doczesnej". W chwilach ciężkiej sytuacji wszyscy taksówkarze interesują się swoim (z ich winy dychawicznym) Związkiem. Mniej „świadomi" zapytują „świadomych" o... adres swojego Związku a tam w Związku „kajają" się i składają podpisy na deklaracjach przystąpienia do Związku Taksówkarzy, dają (nie zawsze) a conto wpisowego solennie przyrzekają „poprawę"

i głośno wyrażają się o potrzebie „silnej“ organizacji „Poste-Faktum“ a w parę dni „przyschną“ te wszystkie szczerze dane przyrzeczenia, i zapominają o tych „płomiennych“ deklarowaniach się za Związkiem, wpisowe i wkładek nie płaci, bo i poco, „burza“ przeszła a on jeszcze żyje, więc wystarczy według rozumowania obywatela taksówkarza w chwilach gorących dla niego „ustnie i duchowo“ wypowiedzieć się o potrzebie silnej organizacji i czekać aż się znowu nadarzy sposobność do powtórnego wypowiedzenia „płomiennego“ oświadczenia się za „silną“ organizacją. Tak jest w praktyce jak wynika z powyższego artykułu wołam „przestańcie się bawić“, gdyż sprawy są poważne, które Wam i waszym rodzinom mają zapewnić egzystencję materjalną a Wy znów jesteście ludzie dorośli od których powinno się spodziewać więcej zrozumienia dla swego własnego dobra, mając na uwadze swych najbliższych, którym winniście dać godne Waszego zawodu utrzymanie a też zapewnić przyszłość swym dzieciom, gdyż to jest wielkiem obowiązkiem każdego ojca.

Wszelkie wykrętne „powody“ podane zwykle przez szanownych kolegów jako „powód“ nie należenia do organizacji są nieuzasadnione a często wykazujące brak elementarnych znajomości życia społecznego, a „gorzkie żale“ na niemożliwość płacenia wkładek członkowskich też są nielogiczne. Bo proszę; co jest tańsze? Czy odebranie dowodów rejestracyjnych numerów i innych niespodzianek, czy wpłacenie do Związku jakieś 40 parę złotych rocznie jako wkładkę członkowską, która może Was zabezpieczyć przed niespodziankami. O ile będziecie posiadać dobrą organizację, to i Wasza opinja społeczna się poprawi, bo według tego jesteście oceniani „jaki Związek, tacy członkowie“.

Jedyną organizacją reprezentującą godnie właścicieli dorożek samochodowych, posiadających dorożkę jako warsztat pracy a nie na wyzysk ludzi jest Zw. Zaw. Transportowców R. P., gdzie istnieją specjalne sekcje właścicieli dorożek samochodowych.

Kraków, Plac Matejki 4.

Wachowicz Tadeusz.

Co to znaczy p. Salo!

Pan Salo Zmigrod pochodzący z Będzina uprawiał kilku lat temu jeszcze handel końmi. Co przysłowie ludowe mówi o handlarzach koni tu przytaczać nie będę. Zdaje się jednak, że p. Salo metody te, które stosował przy handlu końmi, stosuje także przy sprzedaży samochodów względnie akcesorji samochodowej.

Jest fakt, że p. Salo w ciągu tych kilku lat od których zajmuje się handlem „koni mechanicznych“ zrobił już kilka rązy plajtę. Mimo to jednak jakoś zawsze z tego wyszedł cało. Zawsze jakoś zdołał uratować dla siebie tyle, żeby nową firmę otworzyć względnie nią zarządzać. Dziś już trudno powiedzieć, do kogo należy obecnie istniejąca firma „Auto-Skład“ w Katowicach ul. Młyńska, którą p. Zmigrod zarządza.

Niewątpliwie przy likwidacjach tych różnych „Spółek z ograniczona odpowiedzialnością“, które zrobiły plajtę pod kierownictwem p. Salo Zmigroda, straciło dużo ludzi swe pieniądze. To napewno nie przeszkadza p. Salo nadal starać się, żeby interes szedł jak dotychczas.

Nie inaczej ma się sprawa obchodzenia się p. Zmigroda z klijentelą. Dawniej kiedyś p. Zmigrod starał się o względy klijenteli a przedewszystkiem szoferów. Obecnie jednak widocznie już nie potrzebuje się liczyć z względami klijenteli. Nie wiadomo czy dlatego, że na plajtach aż tak dobrze zarabiał, że nie potrzebuje innego zarobku, czy też dlatego żeby znowu jaknajprędzej „gesunde Plajte“ zrobić.

Niedawno temu przyszło dwuch kolegów do sklepu p. Zmigroda kupując od niego używaną gumę masywną do samochodu ciężarowego za 70 złotych. Bo p. Zmigrod handluje i staremi częściami. Guma została zaliczkowana kwotą 20.— zł. Reszta miało zostać uregulowane przy odbiorze gumy. Gdy wspomniani koledzy po gumę przybyli, p. Zmigrod zdążył gumę jeszcze raz sprzedać.

Obecnie toczy się spór o dostarczenie przez p. Zmigroda innej gumy.

Mały ten incydent jest bardzo charakterystyczny, dla metod które p. Zmigrod stosuje wobec swej klijenteli.

Wiadomości z Oddziałów

KATOWICE

Dnia 30 kwietnia br. odbyła się w lokalu Świetlicy Towarzystwa Uniwersytetu Robotniczego przy ulicy Kościuszki 42 w Katowicach Konferencja Okręgowa Związku Zawodowego Automobilistów Okręgu Śląskiego.

Obecnych było 18 delegatów zastępujących pięć oddziałów. Po odczytaniu protokołu przez kol. Stachulę, Sprawozdanie ogólne składał prezes okręgu kol. Adamczyk Alojzy, sprawozdanie sekretarjatu i kasowe zdał kol. Melek, które delegaci przyjęli po dyskusji do zatwierdzającej wiadomości. Kol. Augsburg imieniem komisji rewizyjnej podniosł że komisja rewizyjna zrewidowała księgi, i znalazła wszystko w należytem pożądku, stawił wniosek o udzielenie ustępującemu Zarządowi absolutorjumu. Wniosek przyjęto ednogłośnie.

Do Zarządu Okręgowego weszli koledzy: Adamczyk, Stachuła, Melek, Ćmok, Russok, Pietrzak i Kulczyński.

Ze świata

POSTULATY ANGIELSKICH KIEROWCÓW

Na ostatniem swem zgromadzeniu londyńscy szoferzy taksówkowi wypowiedzieli się za ograniczeniem dostępu do zawodu szoferskiego. Twierdzono w uzasadnieniu, że w październiku było 11 296 szoferów, a tylko 8608 taksówek, z czego jeszcze znaczna część była w reperacji. Tak więc tylko 7500 taksówek faktycznie było w ruchu. Szoferzy domagają się, by ów nadmiar sił szoferskich nie był jeszcze zwiększany.

LOKAUT W MIEŚCIE LUND

Od roku już trwa zatarg dotyczący szoferów taksówkowych w szwedzkiem mieście Lund, a od początku br. trwa lokaut. Umowa zbiorowa dobiegła końca 31 grudnia 1932 r. i rokowania zostały rozbite. Arbiter zaproponował płace 25 koron tygodniowo oraz dodatek 5 proc. za obrót do 100 koron i 7—10 proc. za obrót powyżej 100 koron. Pracodawcy oświadczyli, że dadzą sobie radę bez szoferów i sami będą prowadzić samochody. Zatarg trwa bez zmiany.

NOWE ZASTOSOWANIE MOTORÓW ROPNYCH

Jak wiadomo, motory na ciężkie oleje metody Diesla rozpowszechniają się nietylko w automobiliźmie ale i w lotnictwie oraz w żegludze. Dziś większość okrętów zwłaszcza w marynarce wojennej jest poruszana z pomocą motoru ropnej. — Ostatnio zastosowano motory ropne przy poruszaniu łodzi podwodnych zanurzonych w głębi morskiej. Dotąd jak wiadomo łodzie podwodne posiłkowały się, opuszczając powierzchnię, motorami elektrycznemi. Gazy, wytwarzające się przy działaniu motoru nie są wypuszczone nazewnątrz, gdyż wtedy zdradzałyby obecność łodzi, ale mieszane wewnątrz łodzi z tlenem, co tworzy mieszankę palną.

GĘSTOŚĆ SAMOCHODÓW NA KULI ZIEMSKIEJ

Na innem miejscu piszemy artykuł, dotyczący najnowszych danych o statystyce samochodowej w Polsce. Wynika z niej, że na 10 tysięcy mieszkańców przypada w Polsce 11 samochodów. Nędza naszego kraju pod względem rozwoju komunikacji samochodowej w pełni się zarysuje, jeśli uwzględnimy, że w Ameryce (Stany Zjednoczone) w końcu roku ubiegłego na 5 mieszkańców przypadał 1 samochód. W Kanadzie Nowej Zelandji 1 samochód przypadał na 8 ludzi, w Australji na 10 W Europie największą jest gęstość ruchu samochodowego w małem księstwie Monako, gdzie 1 samochód przypada na 15 mieszkańców.

Najmniejsza ilość samochodów jest w Arabji, gdzie 1 wóz przypada na 104 150 osób, Abisynja 1 samochód na 17 777 osób.

Ostatnia statystyka amerykańska wykazuje znaczny rozwój automobilizmu w Afryce wschodniej, w południowej i zachodniej, w Chinach, Persji, Syrji i Sjamie.

Stany Zjednoczone posiadały na 1 stycznia rb. 50 898 890 samochodów różnego typu, a więc przeszło połowę samochodów na całym świecie. Stany Zjednoczone posiadały aż 85 proc. wozów osobowych całego świata, 65 proc. wszystkich wozów handlowych. Na drugiem miejscu idzie Francja, potem Wielka Brytanja, Kanada. Na ostatniem miejscu stoją pewne okolice Arabji oraz wyspy Bermudy, należące do Anglji.

REGULOWANIE RUCHU W PARYŻU

Naogół panuje mniemanie, że regulacja ruchu samochodowego w Paryżu przychodzi bez wielkich trudności. Tymczasem wyliczono, że w przeciągu roku nie mniej niż 644 urzędników policyjnych padło ofiarą wypadku, w tem 2 zostało zabitych, 64 ciężko rannych.

SPRAWA KONCESJONOWANIA RUCHU AUTOBUSOWEGO W HOLANDJI

Minister robót publicznych w Holandji wypowiedział się za zmianą czasu pracy szoferów autobusowych oraz za wprowadzeniem koncesji na komunikację autobusową i przewóz towarów. Domaga się ustanowienia ścisłego planu komunikacji oraz wprowadzenia ustalonych opłat. Niezależnie od tego domaga się rozciągnięcia przepisu odpowiedzialności za szkody, majątkowe oraz uszkodzenia osób, obowiązujące w kolejnictwie.

NOWE PRZEPISY W SZWAJCARJI

Szwajcarska Rada Państwa przygotowała obszerne przepisy wykonawcze do nowej ustawy automobilowej. Najważniejszą ze spraw regulowanych przez ustawę jest sprawa szybkości jazdy. Sama ustawa nie określa szybkości najwyższej, za to przepisy wykonawcze przewidują dla ciężarówek najwyższą szybkość 45 km. i 30 km. w mieście. — W dalszym ciągu określono najwyższe obciążenie wozów, które wynosi 13 tonn dla 3-osiowej ciężarówki i 16 tonn dla samochodu z przyczepką. Specjalne przepisy dotyczą przewozu przedmiotów niebezpiecznych.

KOLEJE ORGANIZUJĄ RUCH SAMOCHODOWY

Koleje południowo-irlandskie, obejmujące teren wolnego państwa Irlandji, ustanowiły na dworcach 71 punktów, stanowiących stację komunikacji samochodowej. Towary przesyłane są lub dowożone na odległość 27 km. Uruchomiono lżejsze wozy do 1500 kg. oraz większe, mogące przewieźć do 10 tonn. Specjalne urządzenia zastosowano do przewozu węgla. Główna kolej Irlandji Północnej posiada 100 samochodów, z pomocą których prowadzi przewóz rozdzielczy.

AUTOBUSY W AUSTRJI

Mimo nowej reorganizacji ruchu autobusowego, władze kolejowe pocztowe, prowadzące komunikację autobusową nie są zadowolone z obrotów tej komunikacji. To też noszą się z myślą odstąpienia swych udziałów przedsiębiorcom prywatnym albo kapitalistom zagranicznym. Prowadzone już są rokowania z obcemi finansistami. Władze domagają się gwarancji, dotyczącej utrzymania komunikacji autobusowej na przestrzeni 7000 km.

KRYZYS AUTOMOBILIZMU w AUSTRJI.

W okresie od 30 września 1932 r. do 31 stycznia 1933 r. liczba samochodów zmniejszyła się z 43291 na 35704, w czem liczba samochodów osobowych spadła z 17960 na 12492, taksówek z 5220 na 4710, wozów ciężarowych z 14088 na 12668 i autobusów z 2407 na 2109 itp.

WYPADKI SAMOCHODOWE w WIEDNIU.

Często spotkać się można z opinją, że najwięcej wypadków przypada na zimę ze względu na śnieg, ciemność, mgłę, oraz śliskość. Tymczasem według ostatniej statystyki, dotyczącej liczby wypadków samochodowych w Austrji w zimie było o wiele mniej wypadków, niż latem i jesienią. Z pośród 7372 wypadków na styczeń przypada 458, luty 479, marzec 474, kwiecień 647, maj 773, czerwiec 103, lipiec 690, sierpień 640, wrzesień 735, październik 742, listopad 523, grudzień 508. Okazuje się w dalszym ciągu, że największa ilość wypadków spowodowana jest przez samochody prywatne. Ciężki przewóz towarowy spowodował zaledwie 56 wypadków, samochody lżejsze ciężarowe wykazały 118 wypadków, półciężarówki 1349, taksówki 838, motocykle 1507. Najniebezpieczniejszym dniem tygodnia pod względem wypadków samochodowych jest sobota, potem piątek. Najmniej wypadków przypada prócz niedzieli na czwartek.

CZYBY PRZEWRÓT w LOTNICTWIE?

Według informacyj z Niemiec, zapowiada się obecnie na rewelacyjne zmiany w lotnictwie, które zdają sobie obiecywać urzeczywistnienie najbardziej wymyślnych fantazyj, spotykanych jedynie na łamach sensacyjnej prasy lub w fantastycznych powieściach. Ileż to razy czytaliśmy opisy, jak to w przyszłości aeroplany wzbijać się będą z dachów domów i będą mogły lądować na dowolnym skrawku ziemi! Oto jednak niemiecki konstruktor Adolf Rohrbach wymyślił nowy typ samolotu, który może wzbijać się pionowo w górę, opadać w dół stopniowo, a nawet stać nieruchomo w powietrzu i cofać się wstecz.

Zasada tego samolotu jest następująca: na osi poziomej obracają się szuflowato, wydłużone płaszczyzny (po trzy), zmiana szybkości obrotów i nastawienia płaszczyzn pozwala osiągać wszelkie możliwe efekty. Zdaniem konstruktora nawet w razie defektu motoru napór powietrza przy obsuwaniu się aparatu wdół ma wystarczyć dla nadania płaszczyznom takiej szybkości, by samolot spokojnie dotknął ziemi zamiast spaść raptownie.

Czyż trzeba dużo się rozwodzić, by wykazać czytelnikom naszym, jak ogromne byłoby znaczenie tego wynalazku. Nastąpiłaby niezwykła doniosła zmiana w komunikacji powietrznej. Chodzi tylko o to, czy w praktyce aparat ten okaże się skutecznym.

EGZAMINY LEKARSKIE w CZECHOSŁOWACJI.

Czechosłowackie Ministerjum Zdrowia opracowuje nowelę o przymusowem badaniu lekarskiem szoferów i motocyklistów. Ustawa rozróżnia warunki, dotyczące amatorów i szoferów zawodowych. Co się tyczy pierwszych, badanie lekarskie dokonywane jest tylko na ich życzenie i starczy, jeśli zadeklarują, że są w porządku ze zdrowiem. Natomiast szoferzy zawodowi obowiązani są do poddania się zbadaniu zdolności fizycznej oraz wzroku. W myśl projektu, jeśli ktoś stracił 1 oko, ale jeśli od tego wypadku minął rok i pozostałe oko dobrze funkcjonuje, wtedy wydać można prawo jazdy.

ZMOTORYZOWANY POCIĄG.

Na linji Berlin-Hamburg zastosowano pociąg zmotoryzowany, który odległość między temi miastami przebywa 145 minut i przebywać może 160 km. na godzinę. Pociąg jest pędzony elektrycznością, jednak nie czerpie prądu z zewnątrz, lecz od dwuch motorów dieslowskich, poruszających dynamo. Motory te mają po 410 koni mechanicznych mocy, po 12 cylindrów, ułożonych w kształcie litery V. Całe to urządzenie jest o wiele prostsze niż w lokomotywie. Trzy zbiorniki materjałów pędnych po 330 litrów starczą na 2 tysiące km. drogi. Na km. przypada około pół litra olejów ciężkich

NAJWIĘKSZA SZYBKOŚĆ.

Największa szybkość, osiągnięta przy pomocy lokomotywy elektrycznej wynosi 220 km. na godzinę. Jednak jest to wynik jedynie biegów rekordowych. Praktyczna szybkość 150 km. do 160. W samochodach osiągnięto 420 km. na godzinę. Nie trzeba jednak zapominać, że człowiek pod tym względem nie dorównał jeszcze naturze. Ziemia porusza się we wszechświecie z szybkością 30 km. na sekundę.

KIEROWCY I PRZEDSIĘBIORCY W AUSTRJI.

Na ostatniem posiedzeniu bratniej organizacji szoferskiej w Wiedniu bardzo ostro krytykowano zachowanie się przedsiębiorców taksówkowych tego miasta. Jak wiadomo, zorganizowali oni w Wiedniu demonstrację, która miała rzekomo za zadanie walkę przeciw podatkowi od benzyny. Powiada-

CZŁONEK płacąc wkładki na Zw. Zaw. Transportowców musi dostać nalepkę (mareczkę) jako pokwitowanie. — Inne pokwitowania nie będą uznawane przez centralę ani przez oddziału.

my „rzekomo", gdyż demonstracja ta rychło zwróciła się przeciw szoferom, albowiem wystawili pracodawcy szereg postulatów, godzących w interesy szoferskie. W wyniku tego rząd wypełnić teraz pragnie postulaty przedsiębiorców, godzące w szoferów. Tymczasem niektórzy szoferzy poparli demonstrację przedsiębiorców.

Z PRAKTYK ŻÓŁTYCH ORGANIZACYJ.

Nietylko w Polsce, ale i w innych krajach w zawodzie szoferskim daje się odczuć nadmiar sił roboczych. Każdy, kto stracił pracę w innym zawodzie, sądzi, że da sobie radę w szoferstwie i za ostatnie często parę groszy uczęszcza na różne kursy szferskie, które ze swej strony prowadzą bezczelną często i kłamliwą akcję reklamy. Po ukończeniu kursów, taki nowy narybek z zawodu szoferskiego albo chodzi bez pracy, albo stanowi konkurencję dla wypraktykowanych swym fachu kierowców. Nic dziwnego, gdy imprezy tego rodzaju organizują rozmaici kombinatorzy, gorzej. jednak, gdy akcję taką podejmują organizacje, rzekomo robotnicze czy pracownicze. Tak stało się niedawno w Austrji. Związki chrześcijańskie ogłosiły odezwę, nakłaniającą bezrobotnych, by kształcili się na szoferów, uczęszczając na kursy przy „Chrześcijańsko-narodowym Związku Techników". Widzimy więc, że pseudorobotnicza organizacja, pragnąc zatrzymać w swych szeregach pewne grupy robotników nie waha się przed krokiem, godzącym w interesy ogółu robotniczego czy też robotników pewnego fachu lub pewnej kategorji.

AUTOKRANY.

Poprzednio samochód był jedynie czystym środkiem lokomocji, dziś zaopatrza się go w rozmaite maszyny pomocnicze, które rozszerzają sferę zastosowania samochodów. W ostatnich czasach nastąpiło połączenie samochodu z wielkiemi windami dźwigami i kranami. W prostszych wypadkach połączenie owo jest tylko luźne. Dźwig nie jest zmontowany na samym aucie, lecz jest przyłączany do samochodu, a posiada własne swoje podwozie. W innych wypadkach mamy prawdziwe autokrany, gdyż kran zmontowany jest na samym podwoziu samochodu. Dźwig wprowadzany jest w ruch przez motor samochodowy, podczas gdy w poprzednich wypadkach porusza go się ręcznie lub z pomocą specjalnej baterji i akumulatorów.

W Niemczech wybudowano ostatnio autokran, mający zdolność podźwigania 5 tonn i skombinowany z 8-tonnowym samochodem ciężarowym na 6 kołach. Wóz wyposażony jest w 6 cylindrowy motor na benzol o mocy 100 do 110 koni mechanicznych i posiada podwójny napęd kardanowy na każdą z dwuch tylnych osi (samochód jest, jak się rzekło trzyosiowy). Kierowca z łatwością panować może nad potężnym dźwigiem ze swojego siedzenia.

O WYŻSZE WYKWALIFIKOWANIE SZOFERÓW

W związku z prowadzoną obecnie w Holandji kampanją na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu, coraz bardziej mnożą się głosy, mające na celu wywalczenie lepszej kwalifikacji kierowców. — W myśl tych postulatów należy wprowadzić okres próby, wprowadzać różne rodzaje praw jazdy w stosunku do różnych rodzajów wozów, jak również wprowadzić kontrolę państwową nad szkołami szoferskiemi oraz podnieść granicę wieku dopuszczenia do zawodu szoferskiego z 18 na 21 lat.

NADESŁANE

Z Branży Samochodowej

Obecny kryzys zmusza nawet najpotężniejsze instytucje i firmy tej branży, do robienia najdalej idącej oszczędności. Największym darem organizacyjnym każdej wytwórni jest ograniczenie do minimum kwestji pośrednictwa i co za tem idzie, przechodzenia towar przez wiele rąk. Nabywanie towaru od wytwórcy z pominięciem agentów, idzie oczywiście zawsze na dobro konsumentom.

Z przyjemnością więc notujemy otrzymaną wiadomość, że firma „BERSON", która od szeregu lat pozostaje w bezpośrednich stosunkach z fabrykami amerykańskiemi, przyczyniając się w ten sposób do obniżenia cen części zamiennych na naszym rynku. weszła obecnie w bezpośredni kontakt z firmą OVERSEAS w Ameryce, która dotychczas wszelkie towary do Polski, dostarczała za pośrednictwem swego oddziału w Kopenhadze.

Szczególnie zostały uwzględnione świece AC, wyrabiane dla firmy OVERSEAS w Anglji, które będą przychodziły do firmy „BERSON" wprost z fabryki.

Świece AC, uznane są w sferach samochodowych za najlepsze i przyczyniają się do znacznej oszczędności benzyny, przyczem dowiedziono, że samochody używające świec AC, oszczędzają do 10% benzyny w porównaniu z innemi wadliwemi wyrobami świec.

Firma „BERSON" będąca głównym dostawcą części zamiennych, akcesorjów i opon samochodowych dla odsprzedawców w całym kraju, sprzedaje również bezpośrednio konsumentom ze swoich składów w Łodzi i Warszawie.

Spółdzielnia Automobilistów w Łodzi

Sp. z o. udz., ulica Narutowicza nr. 50

poleca po cenach konkurencyjnych drobne akcesorja samochodowe: ŁATKI, ŻARÓWKI itp.

Stacje benzynowe Spółdzielni mieszczą się:

ul. Cegielniana 2 tel. 22749, Piotrkowska 256, Anny 2a, Al. Kościuszki 17, ul. Narutowicza 55 tel. 18467, tudzież GARAŻE i WARSZTAT REPARACYJNY

UWAGA: Przy stacji na Cegielnianej, ładujemy akumulatory i posiadamy kompresor do pompowania opon oraz urządzenia do mycia samochodów.

Warsztaty Samochodowe

DZIAŁY: Stelmarskie, Blacharsko-mechaniczny, Tapicerski

LAKIERNIA system DUKO

Wykonanie punktualne :-: Ceny konkurencyjne

Członkowie Zw. Zaw. Transportow. rabat!

UWAGA NA ADRES

Warsztaty mechaniczno-samochodowe w garażu „Stop" :: Kraków

ULICA BERKA JOSELEWICZA L. 28 / TEL. 14626

FRANCISZEK URBA

były kierownik warsztatów firmy

AUSTRO-DAIMLER, STEYER I CITROEN

Przyjmuje i wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres samochodów jak spawanie metali, instalacja elektryczna, roboty tokarskie, blach. itp. Wykonuje solidnie, tanio i z gwarancją.

Potrzebny jest

silnik do samochodu ciężarowego

marki „SAURER", 5 ton — Zapytania kierować do

Spółdzielni Automobilistów, Katowice, Starowiejska 3, telefon 30-14

M. FOLWARK

Warsztat maszynowo-kowalski

SPECJALNY WYRÓB RESORÓW AUTOMOBILOWYCH, sprężyn i kucie części do wszystkich maszyn po cenach bardzo umiarkowanych

Kraków, ul. Zabłocie L. 5 : Tel. 18256



AUTO=AERO

Specjalna wytwórnia chłodnic latarń, generatorów, błotników i wszelkich precyzyjnych wyrobów metalowych

Czesław Patruń

Kraków, ul. Pawła l. 10

WŁASNA NIKLOWNIA: nikluje, miedziuje oraz wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres galwanotechniki — Przyjmuje wszelkie reparacje, wszystkie roboty wykonuję precyzyjnie szybko, starannie PO CENACH PRZYSTĘPNYCH.

Potrzebujemy karoserję używaną

do samochodu marki **„CHERVOLET"** osobowy, 4 cyl.

Spółdzielnia Automobilistów, Katowice, Starowiejska 3, tel. 30-14